

Consultatie wijziging Besluit Energie Vervoer betreffende omzetting Richtlijn 2023/2413

Standpunt van Alco Energy Rotterdam B.V. (AER) – 6 december 2024

Alco Energy Rotterdam (AER) is een duurzame pionier in zijn sector en heeft de ambitie om in 2030 klimaat-neutraal te zijn, en al vanaf 2027 biobrandstoffen te produceren die een broeikasgasbesparing realiseren van tenminste 100%. Om deze doelen te bereiken heeft AER als eerste biobrandstoffenproducent een intentieverklaring getekend met de Rijksoverheid en de Provincie Zuid-Holland in het kader van het zogeheten Maatwerkbeleid.

AER is zeer verheugd dat de regering gaat sturen op CO₂-vermindering. Al enkele jaren is dat beginsel vastgelegd in de wet Milieubeheer, en het is goed dat dit nu uiteindelijk ook in de praktijk wordt gebracht.

AER is echter zeer teleurgesteld, zelfs ontstemd, over het voornemen om het aandeel conventionele biobrandstoffen vast te zetten op het niveau van 2020 en bovendien niet toe te staan in andere transportmodaliteiten buiten landtransport. Dat laatste kan enkel worden gezien als een discriminerende maatregel aangezien er geen enkele rechtvaardiging wordt gegeven voor die aanpak.

AER heeft zorgen over de complexiteit van het voorgestelde systeem. De huidige HBE-systematiek is al ingewikkeld, maar het voorgestelde systeem, met vrije ruimtes, verschillende mandaten en beperkingen, maakt het beslist niet eenvoudiger. Het tegendeel is waar. Waarom is er niet gekozen voor een systeem dat al bestond in de Richtlijn Brandstofkwaliteit waarin de uitstoot van brandstof jaarlijks kleiner moet worden? Deze systematiek wordt ook toegepast in Duitsland en in de verordening FuelEU Maritiem.

Toelichting

In de MvT lezen we op pagina 23 het volgende:

“Het gebruik van biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen is nagenoeg stabiel gebleven tussen 2011 en 2023. Het betrof bijna uitsluitend de inzet van biobrandstof uit suiker- en zetmeelhoudende gewassen als bio-ethanol in benzine. Voor biobrandstoffen die in Nederland worden ingezet komen de grondstoffen op basis van suiker- en zetmeelhoudende gewassen van buiten Nederland. Ook blijkt dat de sector werkt op basis van het cascaderingsprincipe, waardoor de stromen, die bij de voedselproductie vrijkomen, maximaal worden benut: eiwitten uit mais en tarwe voor veevoer worden gescheiden voor suikers voor ethanol. Correlaties tussen hogere voedselprijzen of voedseltekort en de vraag naar deze grondstoffen voor biobrandstof zijn vaak onderzocht, maar niet gevonden of nihil gebleken.”

Deze passage geeft de terechte indruk dat biobrandstof uit voedsel- en voedergewassen een uitstekende biobrandstof is, en dat roept de vraag op waarom er niet meer van wordt ingezet om fossiele brandstof te vervangen.

De conclusie van de Staatssecretaris is echter een andere: *“Gelet op deze vaststelling (zoals hierboven geciteerd), wordt de afspraak uit het Klimaatakkoord, om de limiet gelijk te houden aan het niveau van fysieke inzet 2020, voortgezet.”*

Behalve de positieve argumenten die in de MvT worden genoemd, zijn er nog een reeks van argumenten om het bijmengpercentage van conventionele biobrandstoffen te verhogen

Land en grondstof

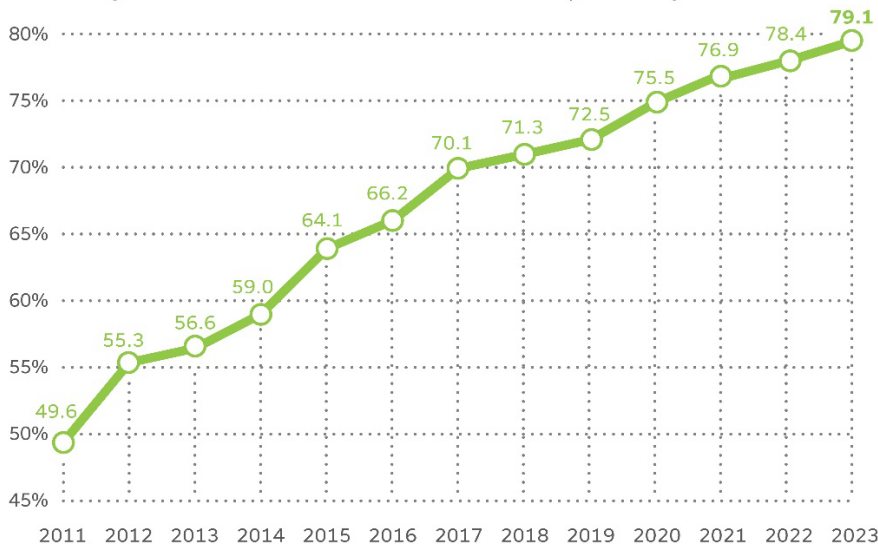
- **De grondstof veevoedertarwe heeft géén indirecte landveranderingseffecten (ILUC) zoals bijv. palmolie of sojaolie.** Evenmin zijn er zorgen over aantasting van de biodiversiteit of ontbossing. Een derde deel van de verwerkte grondstof vloeit uiteindelijk naar de voedselsector in verbeterde vorm. Het bekende “food versus fuel”- probleem bestaat eenvoudigweg niet, maar wordt keer-op-keer ingeroepen als een voorwendsel om de inzet van conventionele biobrandstoffen te beperken.
- Er is de misvatting dat bio-ethanol wordt geproduceerd uit voedselgewassen. **Uitsluitend veevoedergewassen worden ingezet waarvan enkel het zetmeel/suiker wordt gebruikt.** Verbeterde plantaardige eiwitten – waaraan er een groot tekort is in Europa - vinden vervolgens hun weg naar de veevoedersector en vervangen daarmee geïmporteerde sojaschroot één-op-één. De bio-ethanolroute is een simpele en heel effectieve manier om eiwitten op nationale bodem te produceren ten gunste van de Nederlandse betalingsbalans.

Hoge broeikasgasbesparing

- **De bio-ethanol die in Nederland wordt geproduceerd heeft een broeikasgasbesparing van om en nabij de 95% en behoort daarmee tot de absolute top in Europa, én mondiaal.** In het document over de rekenaannames lezen we dat de emissiereductie van conventioneel uitkomt op 77%. Wat de bron daarvoor is, wordt niet genoemd. Feit is dat die besparing bijna 20% lager is dan die van in NL geproduceerde bio-ethanol.
- De gemiddelde broeikasgasbesparing van in de EU geproduceerde ethanol is nu al meer dan 79% en deze verbetert jaar na jaar. In andere woorden: **geen gebruik maken van de ruimte die de EU biedt om meer conventionele biobrandstoffen in te zetten, is een gemiste (politieke) kans gezien de enorme uitstootbesparing die kan worden gerealiseerd.**

Average certified GHG emission savings in %

Since 2011 the average certified greenhouse gas emission savings of renewable ethanol against fossil fuel have increased continuously, reaching 79.1% in 2023.



Source: Aggregated and audited data of ePURE members for volumes certified under RED I or RED II methodology

Tegemoetkomen aan Nederlandse ambitie

- Het wegvervoer kent door de toevoeging van de extra nationale klimaatopgave van 20 PJ en het deel van luchtvaart boven de opgave van ReFuelEU al een stevige opgave. We moeten dus alle zeilen bijzetten om het landdeel te kunnen vullen en dus moeten we ook gebruik maken van het laaghangende fruit zoals conventionele biobrandstoffen. **Alle duurzame opties om CO₂ te reduceren moeten ingezet worden, zoveel als kan én mag.**
- Uit de meeste recente KEV van het PBL wordt duidelijk dat de kans dat Nederland zijn 2030 klimaat-doelstellingen gaat halen uiterst gering is. Ook in het geval van het transportdoel wordt die kans op minder dan 10% geschat. Waarom dan niet maximaal inzetten op uiterst duurzame en betaalbare conventionele biobrandstoffen zodat we de slaagkans vergroten?

E10 biedt kansen

- Het aandeel ethanol in E10 is minder dan wat het zou kunnen zijn. De Nederlandse wetgeving schrijft tenminste 7,5% ethanol voor, maar meer zit er ook niet in. Als het percentage inderdaad 10% zou zijn dan kan daarmee 5 PJ hernieuwbaar extra worden gerealiseerd.¹

¹ Zie reactie Platform Hernieuwbare Brandstoffen. In Ierland dat E10 heeft ingevoerd sinds 2022 is het aandeel ethanol in E10 9,9%. Bron: NORA

- Het aandeel benzine in het personenwagenpark is groeiende, steeds minder dieselloertuigen en een groeiend aantal hybride, en daarmee is er de ruimte om bio-ethanol in te zetten.²
- In het kader van CEN wordt er gewerkt aan een E20-standaard waardoor als die eenmaal is geaccepteerd de benzine -plas nog duurzamer kan worden.

Extra bestraft

- **Conventionele biobrandstoffen worden dubbel gestraft nu het plafond niet meer wordt uitgedrukt in energie-inhoud, maar in CO₂-prestatie.** Door de hoge CO₂-besparing van bio-ethanol zal de inzet van conventioneel uitgedrukt in energie-eenheden nog meer worden gedrukt. Is dat in het belang van Nederland om de uitstoot van transport verder te verlagen?
- De inzet van conventionele biobrandstof in Nederland is bewust laag gehouden in de hoop dat daardoor meer biobrandstoffen uit afval- en reststromen op de markt zouden komen. Dat is gelukt voor biodiesel, met overigens verschillende fraudegevallen op de koop toe³, maar niet voor Bijlage IXA (geavanceerde) ethanol. De schaalvergroting daarvan is tot op heden niet gerealiseerd in de VS noch Europa. We gooien met andere woorden de goede oude schoenen weg zonder dat we nieuwe hebben. En om nog een stap verder te gaan: we hebben minstens beide paar schoenen nodig als we de emissiereductiedoelstellingen voor wegvervoer willen halen.
- De Staatssecretaris beroept zich op het Klimaatakkoord uit 2019 waarin de afspraak is gemaakt dat de bijmenging van inzet van conventionele biobrandstoffen is vastgezet op de consumptie ervan in 2020.⁴ Het Klimaatakkoord is inmiddels op meerdere punten achterhaald ook gezien de aanpassing van de Europese wetgeving en gewijzigde (politieke) situatie in Nederland. Bovendien was 2020 een Coronajaar waarin de uitgeslagen hoeveelheid brandstof aanmerkelijk lager was dan in de jaren ervoor en erna. De keuze van het jaar 2020 is ambivalent en het zou rechtvaardiger zijn tenminste 2021 als referentie te nemen zoals ook is gesuggereerd door destijds Staatssecretaris van Weyenberg.⁵

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/uitstoot-en-brandstofafzet/brandstofafzet-wegvervoer>

³ <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2024/06/06/fraudeurs-biodiesel-ook-in-hoger-beroep-veroordeeld>; recentelijk was er weer een fraude ontdekt: <https://www.politie.nl/nieuws/2024/november/12/inval-bij-bedrijf-dat-sjoemelt-met-grondstoffen-voor-biodiesel.html>

⁴ Destijds is de ethanolsector willens en wetens buiten het overleg gehouden en werden de onderhandelingen namens de biobrandstoffen sector gevoerd door de biodieselsector die uiteraard niet de belangen wenst te verdedigen van de ethanolsector.

⁵ Zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32813-571.pdf>. "De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris wat het effect van de coronacrisis is geweest op het verbruik van benzine, diesel en biobrandstoffen. In hoeverre is hier sprake van een trendbreuk met voorgaande jaren? Wat is het effect van de coronacrisis op de voorgestelde jaarverplichting in het ontwerpbesluit energie vervoer 2021?"

Antwoord:

"De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) monitort deze situatie mede op basis van de CBS-cijfers en gesprekken met de markt. De definitieve cijfers over het kalenderjaar 2020 zijn medio maart 2021 bij de NEa bekend. Vooruitkijkend naar 2021 valt het

- Tot in ieder geval 2020 was het mogelijk om tot 5% in energie conventionele biobrandstoffen bij te mengen.⁶ Kennelijk was het jarenlang niet problematisch om tot dat niveau conventioneel bij te mengen. Vanwege de stimulering van biobrandstoffen uit afval- en reststromen is dat plafond nimmer bereikt. Conventionele biodiesel is langzaam maar zeker uit de mix verdwenen, maar om conventionele ethanol te vervangen was en is er simpelweg te weinig geavanceerd in de markt. Waarom is het niet mogelijk om terug te keren naar het plafond van 5% en conventionele biobrandstoffen die uitstijgen boven het niveau dat kan worden gerapporteerd in het kader van de Europese verplichting toe te rekenen aan dat deel van de nationale doelstelling dat boven de Europese doelstelling uitstijgt? Bij voorbeeld om de vrije ruimtes mee te kunnen vullen.

In conclusie

Er is geen juridische belemmering om gebruik te maken van de mogelijkheid om het plafond op conventioneel met 1% punt te verhogen. Richtlijn 2023/2413 (REDIII) biedt daartoe de mogelijkheid. Zelfs als Nederland het plafond zou verhogen met 1% punt is de inzet van conventioneel in vergelijking met andere Lidstaten erg laag. Het aandeel conventionele biobrandstoffen was in 2022: 6,7% in België, 6,1% in Frankrijk en 3,3% in Duitsland. Nederland staat met 1,6% onderaan de ranglijst (bron: ePURE).

Tot nu toe heeft Nederland de bijmengverplichting in belangrijke mate kunnen vullen met biobrandstoffen uit afval- en reststromen. **Nu deze echter ook kunnen worden ingezet in andere transportmodaliteiten, en niet enkel in Nederland, gecombineerd met een fors hogere bijmengverplichting in landtransport voor 2030 is de tijd rijp om het aandeel conventioneel te maximaliseren.**

Om het juiste signaal af te geven aan potentiële investeerders in alternatieve biobrandstoffen moet de overheid producenten steunen die al in conventionele biobrandstoffen hebben geïnvesteerd.

Tot slot wil AER een pleidooi houden om de Nederlandse E10-wetgeving (aangenomen in 2019) aan te passen en het minimale niveau van ethanol in E10 op te hogen van 7,5% naar tenminste 9%.⁷ Op die manier blijft er nog voldoende flexibiliteit voor brandstofblenders over om aan de E10-verplichting te kunnen voldoen zonder dat dit leidt tot logistieke problemen.

moelijk te voorspellen hoe de markt zich zal ontwikkelen door de coronacrisis. Met de kennis van nu beoog ik met een stijgend percentage ten opzichte van 2020 perspectief te geven voor de sector. Tegelijkertijd wil ik het percentage ook niet te snel laten stijgen in deze onzekere markt. Mocht het brandstofgebruik zich herstellen dan betekent dit namelijk een snelle toename van het volume aan biobrandstoffen. Ik wil de groei zoveel mogelijk uit geavanceerde stromen halen en die zijn in 2021 nog onvoldoende beschikbaar om deze toename te faciliteren. Vanuit dit perspectief zie ik geen aanleiding de jaarverplichting voor 2021 verder te verhogen dan de voorgestelde 17,5%."

⁶ Het plafond van 5% was het gevolg van de motie van Velthoven-van Tongeren; Kst 32 813 van 4 december 2014.

⁷ Besluit van 14 juni 2019 tot wijziging van het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging in verband met de invoering van E10-benzine en de informatieplicht van leveranciers van brandstoffen

Voorstel tot amendering van het ontwerp-Besluit

AER stelt voor om het ontwerpbesluit op enkele punten aan te passen zodat deze recht doet aan de feitelijkheid en ook rechtvaardiger wordt.

Artikel 3.4.3: aanpassen van het percentage

Het percentage is ingevuld met emissiereductie-eenheden conventioneel voor de kalenderjaren 2026 tot en met 2030 tot ten hoogste 4,2 x,x procent, waarbij het aantal emissiereductie-eenheden conventioneel naar beneden wordt afgerond.⁸

Artikel 5a.3: schrappen van de zin

~~Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden conventioneel, is niet toegestaan.~~

Artikel 5d.3: schrappen van de zin

~~Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden conventioneel, is niet toegestaan.~~

Artikel 5g.3: schrappen van de zin

~~3. Invulling van het percentage met emissiereductie-eenheden conventioneel en bijlage IX-B is niet toegestaan.~~

Het doel en de vragen

We lezen dat het Besluit Energie Vervoer wordt gewijzigd t.b.v. a) het verminderen van de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector; b) het stimuleren van de energietransitie in de mobiliteitssector; c) en het vervangen van fossiele brandstof door duurzame energiedragers zoals biobrandstof, hernieuwbare waterstof (en daarop gebaseerde brandstoffen) en elektriciteit. Maar ook om d) Europese doelen te behalen om de klimaatcrisis aan te pakken en e) investeringszekerheid te bieden aan producenten van duurzame energie.

Het is volstrekt onduidelijk waarom een hogere inzet van conventionele biobrandstoffen, in het bijzonder bio-ethanol, niet zou kunnen bijdragen aan het realiseren van deze doelen.

Voor wat betreft het laatste doel gaat AER de 'extra mile' door te investeren in een nog schoner product en nog duurzamere productie-eenheid zoals afgesproken in het kader van het Nederlandse maatwerkbeleid. Het feit dat inzet van een zeer duurzaam alternatief stelselmatig wordt gekort, is in dit opzicht niet stimulerend voor ons bedrijf.

Dan rest nog onze visie op de vragen:

1. *Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw organisatie?*

⁸ De bedoeling is het percentage in energie te verhogen met 1% punt; van 1,7 % naar 2,7%. Wat dit betekent in percentage in broeikasgasreductie is voor ons niet te becijferen aangezien de Staatssecretaris niet duidelijk maakt hoe de omzetting is berekend van energie-inhoud naar broeikasgasbesparing. Is als referentie 60% besparing gebruikt, 77% of een andere waarde?

Uit de bovenstaande argumentatie mag duidelijk zijn geworden dat de voorgestelde aanpassingen v.w.b. de inzet van bio-ethanol een uiterst negatief signaal zijn. Indien de Nederlandse overheid van oordeel is dat omschakeling naar geavanceerde ethanol wenselijk is, dan is het niet verstandig om die spelers die dat uiteindelijk kunnen realiseren steeds minder marktkansen te bieden in eigen land.

2. *Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. Is die horizon lang genoeg om investeringen te nemen? Moet Nederland ook na 2030 verplichtingen instellen?*

Daarvoor is het nog te vroeg. Uiteindelijk moet het Europese beleid de kaders scheppen en momenteel is volstrekt onduidelijk welke kant het zal opgaan in de komende periode.

De Nederlandse overheid zou de komende jaren wel kunnen benutten om de effectiviteit en complexiteit van de nationale en Europese wetgeving te evalueren. Die evaluatie kan dienen om na 2030 met een schone lei te beginnen door niet langer voort te bouwen op het bestaande huis met rottende fundering en een lek dak.

3. *Kan uw bedrijf uit de voeten met de voorgestelde wijzigingen? Waarom wel/niet?*

Wij zullen niet direct geconfronteerd worden met de systematiek van ERE, maar vrezen dat het systeem te complex is, te bureaucratisch, en mogelijk weer fraude in de hand werkt (complexe systemen maken fraude eerder gemakkelijk dan simpele systemen).

4. *Is de vrije ruimte in uw sector van waarde? Of kan het net zo goed of zelfs beter zonder?*

Wij hebben op zich geen probleem met de vrije ruimte, maar wel met het feit dat ons product niet inzetbaar is in andere transportmodaliteiten dan wegtransport. Kortom, op deze manier is de vrije ruimte voor ons zonder enige betekenis.

Over Alco Energy Rotterdam. AER is de grootste en meest duurzame bio-ethanolproductie-eenheid in Europa. Jaarlijks wordt 1,6 miljoen ton maïs van veevoederkwaliteit verwerkt die uitsluitend afkomstig is uit Europese landen. Daarvan wordt 715 miljoen liter pure alcohol gemaakt uitsluitend voor bijmenging in benzine en 480 duizend ton eiwitrijk en niet-genetisch gemodificeerd veevoeder. Daarnaast wordt 305 duizend ton biogene CO₂ opgevangen die wordt afgezet in de Nederlandse glastuinbouw ter vervanging van CO₂ uit aardgas.

AER is onderdeel van Alcogroup die wereldwijd 1,4 miljard pure alcohol produceert niet enkel voor brandstof, maar ook voor de chemische sector, farmaceutica, cosmetica en drankensector. Daarnaast verhandelt Alcogroup wereldwijd een volume van 1,2 miljard liter alcohol. Daarmee is Alcogroup een toonaangevende speler in de wereld van alcohol (ethanol).